

Die Teilnehmer und Experten aus der Faktenschlichtung, den Prämissengesprächen und der Stresstest-Präsentation zu Stuttgart 21 (überwiegend, aber nicht nur die der Kritikerseite) sowie weitere Verkehrsexperten und engagierte Mitbürger

Richtlinienverstöße im Stuttgart 21-Stresstest: Aufruf an die Deutsche Bahn AG, SMA und Partner AG und den Schlichter Dr. Heiner Geißler zur Stellungnahme

Eine Woche vor der Volksabstimmung zu Stuttgart 21 war der Vorwurf umfassender Regelverstöße im Stresstest zu Stuttgart 21 von WikiReal.org veröffentlicht worden. Seither gelang es der Deutschen Bahn und dem Stresstest-Auditor SMA nicht, die Kritik an dem Leistungsnachweis für das Milliardenprojekt nachvollziehbar auszuräumen.

Die **Unterzeichner dieses Aufrufs** bewerten hiermit nicht die fachliche Kritik, aber halten die Vorwürfe der unter WikiReal.org veröffentlichten Untersuchung des Stresstests zu Stuttgart 21 für schwerwiegend. Sie sind überzeugt, dass es ureigenstes Interesse der DB AG und SMA sein muss, dass die begründete Kritik bezüglich der Regelverstöße und möglicher Lücken in der Auditierung durch die SMA **nachvollziehbar ausgeräumt** wird. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit des neuen Durchgangsbahnhofs Stuttgart 21 darf keinem Zweifel unterliegen. Andernfalls fehlt dem Fortschritt des Baus die Legitimation.

In einem Verfahren, das zur Befriedung eines kontrovers diskutierten Projekts dienen sollte, dürfen keine solch gravierenden Indizien für eine Täuschung der Öffentlichkeit im Raum stehen bleiben. Es ist zudem ein **Gebot der Wissenschaftlichkeit**, dass eine Ergebnisdokumentation, die demokratische Entscheidungen rechtfertigen soll, fachlich nachvollziehbar und über jeglichen Zweifel erhaben ist. Andernfalls besteht die Gefahr, dem exzellenten **Ruf des Wissenschafts- und Industriestandorts Deutschland** Schaden zuzufügen. Es gilt zu vermeiden, dass an der deutschen Bahnwissenschaft ein Makel haften bleibt.

Hintergrund

Als Teilnehmer und Experten haben wir uns an dem Demokratie-Experiment der Faktenschlichtung und der Stresstest-Präsentation zum Projekt Stuttgart 21 (S21) beteiligt oder dieses Verfahren anderweitig begleitet. Ein strittiger offener Punkt der Faktenschlichtung war die realistische Leistungsfähigkeit des neuen Bahnhofs. Im Schlichterspruch war der **"Nachweis" der Leistungsfähigkeit** durch den sogenannten "Stresstest" gefordert worden. Bei "guter Betriebsqualität" sollten 49 Züge in der Spitzenstunde abgefertigt werden können. Die Prüfung der Ergebnisse durch den Gutachter, SMA und Partner AG (SMA), aus der Schweiz war verabredet worden.

Ebenso wie Millionen Bürger haben wir als Beteiligte **unser Vertrauen in diesen Prozess** gesetzt. Auch zum Zeitpunkt der Volksabstimmung ging die große Mehrheit der Wahlberechtigten bei der Stimmabgabe davon aus, dass das Verfahren regelgerecht abgelaufen war. Eine gute Woche vor der Volksabstimmung waren jedoch die Vorwürfe aus der Analyse von Dr. Christoph Engelhardt veröffentlicht worden, einem Experten der Stresstest-Präsentation. Demnach besteht der dringende Verdacht, dass bei der Durchführung des Stresstests vielfach gegen die maßgebliche Konzern-Richtlinie 405 „Fahrwegkapazität“ der DB AG verstoßen wurde, die die Bahn auch als Grundlage der Simula-

tion angegeben hatte. Die Abschätzung der notwendigen Korrekturen für eine regelrechte und realitätsnahe Abbildung des Bahnverkehrs führt laut WikiReal auf eine Leistungsfähigkeit von lediglich 32 bis 38 Zügen in der Spitzenstunde. Dies würde einen nach § 11 AEG genehmigungspflichtigen Rückbau der Kapazität bedeuten und bisherige Nutzen-Kosten-Rechnungen ungültig machen.

Auf dem neuen Faktencheck-Portal [WikiReal.org](http://de.wikireal.org) sind die Stresstest-Fehler in großer Detailtiefe dokumentiert und werden von einer ständig wachsenden Gemeinschaft ergänzt und ausgearbeitet. Zahlreiche Wissenschaftler und Bahnfachleute haben sich der Kritik angeschlossen. Weder die Deutsche Bahn noch SMA konnten oder wollten bisher die Vorwürfe nachvollziehbar ausräumen (siehe Anlagen).

Dieser Aufruf sowie die ständig aktualisierte **Liste der Unterzeichner** findet sich unter: http://de.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Stresstest/Aufruf

14.12.2011, v.i.S.d.P. Dr. Christoph Engelhardt, 85748 Garching

Unterzeichner (Stand 28.12.2011)

Teilnehmer und Experten aus Schlichtung und Stresstest-Präsentation

Wenn Teilnehmer im Unterschied zur Faktenschlichtung in der Stresstest-Präsentation in anderer Funktion auftraten, wird hier die letzte Rolle angegeben.

Conradi, Peter – Architekt
Engelhardt, Dr. Christoph – Physiker, Analyst
Happe, Eberhard – ehem. Leiter Zugförderung Hamburg
Hesse, Prof. Wolfgang – Universität Marburg, München
Heydemann, Hans – Ingenieure 22
Hopfenzitz, Egon – ehem. Vorsteher Hbf Stuttgart
Latenser, Dr. Ralf – Geologe
Lieb, Matthias – Diplom-Wirtschaftsmathematiker, Vorsitzender VCD Baden-Württemberg e.V.
Ludwig, Bernhard – Rechtsanwalt

Morlock, Roland – Physiker, Ingenieure 22
Nitsch, Dr. Joachim – Energiewissenschaftler
Ostertag, Roland – Architekt
Rockenbach, Hannes – Stadtrat SÖS-Stadtratsfraktion
Stuttgart, Sprecher Aktionsbündnis gegen S21
Rößler, Karlheinz – Vieregg-Rößler GmbH
Sierig, Dr. Jakob – Geothermiekontor GmbH
Stocker, Gangolf – Leben in Stuttgart
Wößner, Klaus – Ingenieure 22

Weitere Verkehrsexperten

Andersen, Sven – Bundesbahndirektor a.D.
Koch, Prof. Wilfried – Hochschule Ravensburg-Weingarten

Leidig, Sabine – Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion
DIE LINKE im Bundestag

Andere

Wenn nicht anders bezeichnet sind die folgenden Unterzeichner aus Stuttgart.

Adler, Tanja M.A. – Freischaffende Dienstleisterin Sprache und Film
Albiez, Stefean – Schreiner, aus Kirchheim/Teck
Allgaier, Herbert – Gegenlicht 21 Fotograf
Alt, Walter – Lektor
Alt-Richter, Astrid – Ärztin
Andexer, Godela – Verlagsredakteurin
Andexer, Dr. Werner – Dr.-Ing.
Amm, Gerhard – Graphiker
Amm, Karin – Graphikerin
Armbruster, Martin – Maschinenbautechniker und Uhrmachermeister, aus Achern
Bäner, Joachim
Basle, Franz – Industriekaufmann, aus Affalterbach
Bazlen, Iris
Bergermann, Norbert

Baur, Mathias – Techniker
Bauer, Ute – aus Mühlacker
Bauer, Wolfgang – Attac, aus Untergruppenbach
Bayer, Susanne
Beck, Martin – Angestellter, aus Bad Cannstatt
Becker, Thomas – Moderator
Bergermann, Norbert
Berndt, Carolin – aus Bretten
Berndt, Thomas – Verwaltungsangestellter/Gärtner, aus Bretten
Birk, Dr. Gisela
Birk, Rose – Lehrerin
Bisanz, Carsten – Ingenieur
Bischoff, Hella – Dipl. Ing. f. Architektur
Blind, Günther – Technischer Betriebswirt, aus Kornwestheim

Blum, Julian – aus Karlsruhe
 Böhm, Gerd – dipl. Gewerbeleiter
 Börner, Julian – Student der Agrarwissenschaften
 Bockstoyers, Johannes – Techniker
 Bohnet, Adelheid – Schauspielerin
 Brand, Annette – aus Schrozberg
 Braun, Manfred
 Breitenbücher, Mark – Verkehrspolitischer Sprecher von B90 / Grüne
 Breuninger, Gerda – Dipl. Verw. Wirtin, aus Ostfildern
 Buck, Prof. Peter
 Buck, Rosalinde – Dipl. Betriebswirtin
 Bünger, Hans-Ulrich – Dipl.-Sozialwirt, aus Baiersbronn
 Christmann, Constantin – Dipl. Inf.
 Cichy, Gisela – Kunstmalerin
 Clausnizer, Gerda
 Clostermann, Martin – Dipl. Ing.
 Cordas, Gerhard – Rentner
 Cramer, Stefan
 Cremer, Anneliese – Rentnerin, aus Kirchheim unter Teck
 Cremer, Bernd – Rentner, aus Kirchheim unter Teck
 Cronauge, Udo – Dipl.-Bauingenieur
 David, Heike – Künstlerin, aus Eislingen
 Deifel, Irgard – aus Mübingen
 Dengler, Rainer – Selbstständiger, aus Oberstenfeld
 Der, Christian
 Dieter, Michael – Garten-, Landschafts- und Sportstätten-
 bautechniker, aus Ostfildern
 Dietrich, Heiner – Dipl. Ing. (FH)
 Düllmann, Theo – Lehrer a.D., aus Ulm
 Dupper, Bärbel
 Dupper, Thomas
 Dörfeldt, Dieter – Verwaltungsdirektor a.D.
 Elkstein, Ulrike – aus Aalen
 Eizenhöfer, Karin – Künstlerin
 Engelhardt, Prof. Günther – Pharmakologe, aus Biberach
 a.d. Riss
 Epli, Isabel – aus Stutensee
 Epli, Norbert – Informatiker, aus Stutensee
 Esche, Dorothee – Lehrerin, Aktionsgruppe Steinlachtal für
 K21, aus Mössingen
 Farkas, Jürgen – Speditionskaufmann
 Federspiel, Stefan – Grafik-Designer
 Fellmer, Angelika
 Fetzer, Ulli – Ingenieure 22, aus Waiblingen
 Fischer, Prof. Manfred – Prof. Dr. Ing.
 Förster, Wolfgang – aus Karlsruhe
 Frank, Ingrid – BUND, aus Brackenheim
 Fröhner, Ulrich – Energieberater aus Kirchberg/Jagst
 Gallfuß, Wolfgang – aus Heidelberg
 Gangl, Jürgen – Heilbronner gegen S21 / für K21
 Gärtling, Sabine
 Geckeler, Armin – Technischer Zeichner

Gesterkamp, Udo – Krankenpfleger, aus Allensbach
 Gfrörer, Hans – aus Nufringen
 Glaser, Laszlo – Freier Architekt
 Glaubitz, Ulrich – aus Freiburg
 Glaubitz, Susanne – aus Freiburg
 Göres, Otto – Freier Architekt i.R., Aalen
 Göres, Margarete – Verw.-Angestellte i.R., aus Aalen
 Groß, Heinz Jürgen – Dipl.-Betriebswirt (FH)
 Große, Michael – Diplom-Physiker
 Gübel, Veronika – aus Karlsruhe
 Günther, Ernst – Gartenbau Ingenieur
 Weisshaupt, Hariolf – Kfz Meister, aus Wimmental
 Habich, Hannelore
 Habich, Harald
 Hackenjos, Barbara
 Haensch, Claudia – Unternehmerin
 Haensch, Peter
 Haffner, Herbert – Kopfbahnhof-21 Befürworter, aus Welz-
 heim
 Häußler, Michael – Facharzt der Allgemeinmedizin, aus Lud-
 wigsburg
 Hauff, Karin
 Hauff, Rüdiger
 Haufler, Dorette – aus Dreis-Brück
 Haufler, Lieselotte – aus Korntal
 Haufler, Theodor – Dipl. Ing., aus Korntal
 Heinle, Karl
 Heinzler, Marlies – Bürgerbündnis K21, aus Ludwigsburg
 Hellgardt, Dr. Barbara – BUND, aus Lauffen
 Hengstler, Kurt
 Hermann, Claudia
 Hertzke, Thomas – aus Mühlacker
 Herzig, Hans – aus Backnang
 Hieber, Claudia – aus Leinfelden
 Hirsch, Angela – aus Karlsruhe
 Hoffmann, Heidi – Rentnerin, aus Aalen
 Hoffmann, Peter T. – Architekt, aus Aalen
 Hofmann, Peter – Dipl. Ing. f. Architektur
 Holwein, Jürgen
 Hornischer, Thomas – aus Bad Krozingen
 Hosp, Helge – Ingenieur, aus Hochdorf
 Höß, Friedrich – Rentner, aus Kernen-Stetten
 Hückstädt, Jürgen – Bauingenieur, aus Rottenburg
 Hülß, Martin – Medientechniker, aus Vaihingen Enz
 Hug, Heidemarie
 Hummel, Barbara – Verdi
 Hummel, Günther – attac
 Hug, Dr. Karlheinz – Hechschullehrer, aus Reutlingen
 Ingendaay, Guido – Coach für persönliche Entwicklung
 Intorp, Jens – Ingenieur
 Ivens, Werner – Dipl. Chem. (gez.), aus Rottenburg
 Jakubeit, Wolfgang – Bauingenieur
 Jechow, Claudia

Jend, Brigitta
 Jeni, Rolf – Dipl. Geograph, aus Althengstett
 Jenuel, Wolf-Reinhard
 Kampe, Prof. Dr. Gerald – Ingenieur
 Käfer, Gerhard – aus Karlsruhe
 Kaufmann, Michael – aus Bruchsal, Sprecher der Initiative
 Baden unterstützt: Oben bleiben! Kein S21!
 Kramer, Klaus-Peter – Industriekaufmann
 Keilbach, Heidi – Projektassistentin Telekommunikation, aus
 Ludwigsburg
 Kerner-Winkler, Michael – Fluggerätmechaniker, aus Korntal
 Kettler, Susanne – Reinigungsservice
 Kienle, Hannelore – Heilpraktikerin
 Kienle, Tassilo – Diplomphysiker, Dipl.-Wirtschaftsingenieur
 Kiemle, Matthias – Dipl. Theologe (Evg.)
 König, Achim
 König-Birk, Juliane – Physikerin
 Koch-Pfitzer, Elisabeth – Kirchenmusikerin in Stuttgart, aus
 Gäufelden
 Kohl, Eckhard – Kfm. Angestellter, aus Ludwigsburg
 Kramer, Klaus-Peter – Industriekaufmann
 Krill, Rose-Marie
 Krill, Torsten – frimfram-Musikproduktion
 Krusche, Liane – Die Linke, KV Stgt
 Kröner, Getrud – Parkschützerin
 Kröner, Sigrid – Parkschützerin
 Kubella, Marietta – aus Aalen
 Kuebart, Wolfgang – Diplomphysiker, Ingenieure 22
 Kuhfuß, Kurt – Dipl. Ing., freier Architekt
 Kuhlmei, Imtraut-Heidemarie – Rechtsanwältin
 Kuhlmei, Jasmin – Ethnologin
 Kuhlmei, Jürgen – Unternehmensberater
 Kuhlmei, Nataly Astrid Svenja – Kunsthistorikerin M.A.
 Kühne, Johannes – Dipl. Ing. Elektrotechnik, aus Ludwigs-
 burg
 Küster-Sartori, Brigitta – Oberstudienrätin
 Küster, Dr. Ulrich – Chemiker
 Küster, Dr. Erwin – Prof. Dr. jur.
 Kutter, Sabine – Dipl. Ing Arch., aus Backnang
 Kurrek, Alexandra – Steuerberaterin
 Kurrek, Carsten
 Lambeck, Dr. Peter – Dr. Ing., aus Rodgau
 Lampe, Thomas – Dipl. Informatiker
 Landwehr, Dr. Helmut – Fachleiter
 Leiner, Bettina – Finanzbeamtin, aus Korntal
 Lenz, Wolfgang – Dipl. Ing., freier Stadtplaner, aus Wein-
 stadt
 Lewandowski, Steffen – Dipl. Finanzwirt (FH)
 Lieb, Prof. Manfred
 Lindel, Matthias – aus Karlsruhe
 Löhmar, Ingeborg – aus Korntal-Münchingen
 Lorenz, Esther – Infooffensive Winnenden, aus Winnenden
 Lutz, Sibylle – Gestalterin, aus Kirchheim/Teck

Luz, Henrike – Unternehmer gegen S21
 Mannhardt, Christa – aus Korntal
 Mayer, Prof. Susanne – Hochschule der Medien Stuttgart
 Mast, Benedikt – Student (Verkehrsingenieurwesen), aus
 Waldenbuch
 Medgyesi, Attila – Initiative Barriere-Frei / AG EngpasS21,
 aus Karlsruhe
 Merkle, Ulla – aus Waiblingen
 Mertens, Birgit – Bilanzbuchhalterin, aus Maulbronn
 Mertens, Helge – Schüler, aus Maulbronn
 Mertens, Jörg – Handwerker, aus Maulbronn
 Mertins, Jutta – aus Karlsruhe
 Mertins, Lutz – aus Karlsruhe
 Mezger, Martin – Dipl. Ing.
 Michalski, Monika
 Michelitsch, Thomas – Physiker
 Miklavtsch, Boris
 Miklavtsch, Gerhard – Freier Architekt, Dipl. Ing.
 Möller, Roland
 Mörsch, Dr. Gilbert – Physiker
 Moser, Ruth – aus Heidelberg
 Moser, Walter – aus Freiburg
 Müller, Karl – SPD, aus Hilzingen
 Müller, Eric – aus Villingen-Schwenningen
 Müller-Schöll, Susanne – Dipl. Ing.
 Mundt, Christiane – aus Tübingen
 Natterer, Gudrun – Dipl. Ing. agrar, aus Vaihingen/Enz
 Neubrand, Thomas – Mauersegler
 Nestle, Konrad
 Nöring, Andreas – aus Tengen
 Novakovic, Tanja – aus Merzhausen
 Oberpaur, Christine
 Oechßler, Dr. Dietrich – aus Remshalden
 Ohi, Hildegard – aus Korntal-Münchingen
 Ohi, Wolf – Aktionsgruppe für Alternativen in S21, aus Korn-
 tal-Münchingen
 Olbort, Erika – Behindertenbetreuerin, aus Nordheim
 Olbort, Leonie – BUND, aus Nordheim
 Oliver, Prof. Marcel – Professor für Mathematik
 Pal, Sunita – Angestellte in der Automobilbranche
 Pantelidis, Claudia – Diplom-Psychologin, aus Tübingen
 Perrot, Hannes – BUND, aus Brackenheim
 Pfaff, Matthias – Physiker / Entwicklungsingenieur
 Pfitzer, Daniel – aus Gäufelden
 Pfitzer, Klaus – aus Gäufelden
 Pfitzer, Micha
 Pfeiderer, Rudolf – Elektroingenieur
 Picasso, Nina – Technische Zeichnerin
 Pichler, Elena – aus Mainhardt
 Plath, Malte
 Pollmann, Mark – Diplom-Geograf
 Pott, Ulrike – BUND
 Poznonski, Andrei

Reich, Michael – Oberstudienrat, aus Leinfelden-Echterdingen
 Reichert, Ilse Luise – Lehrerin
 Reichelt, Roland – Dipl. Ing., aus Calw
 Reicherter, Dieter – Richter a. D., aus Althütte
 Reiff, Daniela – aus Karlsruhe
 Rein, Ellen – Hölderlin Schwabenstreicher
 Reinel, Jürgen – Parkschützer 3178
 Reinert, Birgit
 Richter, Dieter – Techniker
 Riemer, Thomas – Dipl. Ing., aus Kernen
 Ritter, Dr. Thomas – Biologe, aus Ehningen
 Römer, Hildegard – BUND, aus Brackenheim
 Rosner, Robert – Techniker
 Rothe, Dr. Claus – Dipl. Psych.
 Ruckaberle, Bernd – aus Horb
 Rupf, Reinhard – Dipl.-Ing. Architekt
 Rüter, Renate – Rentnerin
 Sandhoff, Barbara – Angestellte
 Sartori, Camilla – Schülerin
 Sartori, Natalia – Dottorissa, aus Berlin
 Sartori, Marco – Student
 Sauerborn, Werner – im Aktionsbündnis gegen S21
 Schäffer, Claudia – aus Tengen
 Scheler, Helmut – Rentner
 Schiek, Gerhard – Orgelbauer
 Schmid, Dr. Christel
 Schmid, Harald
 Schmid, Harald – Dipl. Ing.
 Schmid, Ute
 Schmidt, Dr. Fritz – aus Waiblingen
 Schmidt-Eisenlohr, Dr. Felix – Ingenieur Informatik
 Schmidt-Hitschler, Ulrike – Dipl.-Ing.in (FH) Landespflege, aus Vaihingen an der Enz
 Schmitzek, Dr. Corina
 Schneider, Eva – aus Magstadt
 Schneider, Jutta – aus Gemmingen
 Schneider, Werner
 Schneider, Werner – aus Magstadt
 Schneider-Hollek, Matthias
 Schielinsky, Arthur – OStR, aus Weissach im Tal
 Schnittenleiw, Monika – Gärtnermeisterin, aus Ludwigsburg
 Schloz, Dr. Thomas – Architekt, Kulturwissenschaftler
 Schloz, Dr. Udo – Coach, aus Darstadt
 Schock, Michael
 Schock, Erika – Heilerziehungspflegerin
 Scholz, Eberhard – Dipl. Ing. Architekt, aus Esslingen
 Schulz, Christoph – Ingenieurbüro, aus Nordheim
 Schulz, Eva Maria – Buchhalterin in Rente, aus Marbach
 Schwab, Kelley – aus Wimmmental-Weinsberg
 Schwanenflügel, Volker von – Dipl. Ing.

Seehoff, Michael – Dipl.Ing, aus Korntal
 Seehoff, Tatjana – Filzkünstlerin, aus Korntal
 Seher, Iris – aus Kernen
 Seher, Helmut – Unternehmer, aus Kernen
 Seitz, Dorothee
 Semmler, Sven – Die Linke Ellwangen, aus Rainau
 Siber, Karl-Heinz – Übersetzer und Autor
 Sittler, Walter – Schauspieler
 Single, Cornelia
 Söhner, Renate – Selbstständig
 Sötzinger, Anna – Buchhändlerin
 Spielberg, Dieter – aus Bocknang
 Staerke, Carola – aus Markdorf
 Staerke, Frieder – Dipl. Geoökol., aus Markdorf
 von Staden, Ingrid
 Schweyher, Martin – Angestellter
 Teigeler, Jutta – British Red Cross Society, aus London
 Theinert, Prof. Justus
 Theoboldt, Bernd – Soziologe
 Theurer, Dr. Frank – Facharzt, aus Pforzheim
 Toso, Mariangela – Schauspielerin
 Tulzer, Andreas – Dipl. Geologe aus Heidelberg
 Tulzer, Ulrike – Heidelberg gegen S21, aus Heidelberg
 Schweyher, Martin – Angestellter
 Unfried, Veronika – aus Korntal-Münchingen
 Wahl, Brigitte – Integrationserzieherin, aus Berlin
 Wahl, Sibylle – aus Obersulm
 Walther, Dr. Katja – Redakteurin, aus München
 Wanke, Sylvia – Künstlerin
 Weiss, Wolfgang – aus Sinzheim
 Weiß, Dr. Rudolf – dipl. Psychologe/ Bd P
 Weitz, Sybille – Dipl. Journalistin
 Weitz, Dr. Ulrich – Geschäftsführer
 Wepfer, Peter – Bilanzbuchhalter
 Wieder, Stefan – Schwabenstreichgruppe Zeppelinstr / Gaußstr.
 Wilke, Uwe – aus Weinstadt
 Wippenbeck, Binia – aus Aalen
 Wippenbeck, Prof. Peter – Dipl.-Ing., aus Aalen
 Woda, Helmut – aus Karlsruhe
 Wolf, Dr. Rotraut
 Wolf, Ute
 Wolf, Walter – aus Weinstadt
 Wurster, Heidegred – Psychotherapeutin aus Kirchberg/Jagst
 Zeitzschel, Thomas
 Zelzer, Renate – aus Villingen-Schwenningen
 Zigler, Doris – Lehrerin
 Zipf, Anneliese – aus Aichwald
 Zipf, Wolfgang – aus Aichwald

Anlage 1: Chronik der Veröffentlichung der WikiReal-Kritik

- 17.11.2011: **Veröffentlichung** erster Ergebnisse in der [Stuttgarter Zeitung](#) (s.a. [18.11.2011](#)). Die Bahn, Auditor SMA und Dr. Heiner Geißler werden umfassend informiert, die jeweiligen Projektleiter zur Mitarbeit an der Klärung der Vorwürfe eingeladen.
- 18.11.2011: Pressekonferenz ([Text](#), [Folien](#), [Video](#)) und zahlreiche Veröffentlichungen (z.B. [dpa-Meldung](#), [SWR Landesschau](#)). Die [Bahn](#) spricht von einem "durchsichtigen und billigen Wahlkampfmanöver", die Kritik "entbehre jeder Grundlage". Ähnlich äußert sich die [SMA](#), verweigert aber weitere Stellungnahmen bis zur Volksabstimmung. Das Eisenbahn-Bundesamt erklärte "die Anwendung der Richtlinie sei Sache der Bahn", die den Stresstest in "eigener Verantwortung konzipierte und durchführte".
- 22.11.2011: [Frontal 21](#) berichtet. Einer der angesehensten Verkehrswissenschaftler Österreichs, [Prof. Hermann Knoflacher](#), bestätigt die Vorwürfe. Bahnchef [Dr. Rüdiger Grube](#) bezeichnet die Kritik als "Verschwörungstheorie".
- 24.11.2011: Die [Stuttgarter Zeitung](#) veröffentlicht eine [sachliche Stellungnahme](#) der Bahn sowie die [Entgegnung](#) von Engelhardt, er sieht sich in keinem Punkt widerlegt und richtet im Vorfeld der Volksabstimmung einen [Aufruf](#) an alle Abgeordneten des Baden-Württembergischen Landtags. Bahn, SMA und Dr. Geißler werden von WikiReal erneut vergeblich zu einer **argumentativen Auseinandersetzung** aufgefordert.
- 27.11.2011: Volksabstimmung, die Vorwürfe zum Stresstest sind noch unaufgeklärt.
- 30.11.2011: Die [Frage der Linken](#) Bundestagsfraktion an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer in der Aktuellen Stunde zu S21 ist bis zuletzt noch nicht beantwortet.

Anlage 2: Stand der Diskussion zu den 10 Kritikpunkten

WikiReal listet eine **größere Zahl von Verstößen** des Stresstest-Prozesses gegen die Richtlinie auf. Schon ein einzelner dieser Verstöße macht die Stresstest-Dokumentation unzutreffend und damit das Ergebnis wissenschaftlich ungültig. WikiReal schätzt ab, dass bei Korrektur der Fehler in der Simulation **nur rund 32 Züge, nahe Überlast maximal 38 Züge pro Stunde** im neuen Bahnhof darstellbar sind. Im Unterschied dazu wurde zuletzt eine Kapazität des heutigen Kopfbahnhofs von 50 Zügen nach geringfügigen Ausbauten offiziell bestätigt. Diese Reduktion der Leistungsfähigkeit durch die Milliarden-Investition in Stuttgart 21 ist nicht vermittelbar, das Projekt beraubt sich seiner Rechtfertigung im Planfeststellungsverfahren.

WikiReal argumentiert, dass der Auditor SMA einige der Regelverstöße übersah oder nicht konsequent verfolgte. In ihrer Stellungnahme gebraucht die DB AG Formulierungen, die offenbar schon in der Hälfte der Fälle ein Abweichen vom Regelwerk einräumen, in den anderen Fällen ist der Regelverstoß nach wie vor nicht entkräftet.

Die Bahn griff in [ihrer Stellungnahme](#) 8 Kritikpunkte auf und zog in Punkt 9 ein Fazit. Als Punkt 10 wird hier noch die wichtige Frage der Aussagekraft von Sensitivitätsbetrachtungen aufgeführt. Die Argumentation von WikiReal findet sich in dem Text der [Entgegnung](#) und ausführlich auf [WikiReal.org](#).

1. **Umdefinition der Betriebsqualität.** Die Bahn hatte die Zielsetzung schon einseitig um eine Stufe von der "guten Betriebsqualität" auf nur noch "wirtschaftlich optimal" reduziert. Darüber hinaus werden durch falsch zugeordnete Grenzwerte Verspätungen bis 1 Minute noch der "wirtschaftlich optimalen" Betriebsqualität zugeordnet, da-

bei müsste hier "risikobehaftet" erteilt werden. Indem die Bahn mit einem "wirtschaftlich optimalen" Leistungsbereich argumentiert, der auch die "risikobehaftete" Qualität umfasst und bei einer Minute endet, räumt sie den Verstoß ein. Ein substanzieller Verspätungsaufbau in den Zu- und Abläufen, wie in der Simulation und den "Sensitivitäten" dargestellt, ist nicht mehr "wirtschaftlich optimal". Im Gegensatz zur Aussage der Bahn baut gerade die neue Infrastruktur etwa in den Zuläufen gravierend Verspätungen auf, allein die Einfahrten in den Hauptbahnhof bauen mehr Verspätungen auf als im Mittel aller Zuläufe erreicht wird.

2. **Gekappte Streckenauswertungen.** Die Bahn räumt ein, die Strecken jeweils nur so weit ausgewertet zu haben, wie das Prädikat "wirtschaftlich optimal" erreicht wird. Dabei wird etwa in der Gegenrichtung willkürlich anders gemessen, wenn es nützlich ist. Die Richtlinie erlaubt aber nicht, von den Messpunkten abzuweichen. Der Öffentlichkeit wurden so "wirtschaftlich optimale" Strecken präsentiert, wo "mangelhaft" hätte ausgewertet werden müssen.
3. **Unrealistische Lastkurve.** Die Bahn argumentiert unter Beschränkung auf die Ankünfte, die heutige Lastkurve korrekt abzubilden. Die Ankünfte unterschlagen jedoch die am Morgen im heutigen Bahnhof eingesetzten Züge. Die Leistungsmessung mit sämtlichen Zügen war jedoch in der Schlichtung vereinbart worden und war Grundlage des Schlichtspruchs zum Stresstest. Die Bahn nimmt vor und nach der Spitzenstunde 24 Züge aus der Simulation. Bei realistischer Modellierung würden bei gleicher Betriebsqualität in der Spitzenstunde nur rund 6 Züge weniger fahren können.
4. **Fehlen von Belegungsgraden und weiteren Kenngrößen.** Die Richtlinie fordert, dass bei Leistungsuntersuchungen nicht nur allein die Verspätungsveränderung betrachtet werden darf und schreibt insbesondere die Darstellung der Belegungsgrade vor. Indem die Bahn argumentiert, dass sie bei früheren Untersuchungen diese Größen ausgewiesen hätte, räumt sie ein, dies im Stresstest unterlassen zu haben. Erste Abschätzungen ergeben, dass diese Kenngrößen deutliche Warnzeichen für eine Überlastung der neuen Infrastruktur geben würden.
5. **Gekappte Verspätungen.** In der Stresstest-Präsentation war argumentiert worden, die zufälligen Verspätungswerte würden Stress und Störungen abbilden. Tatsächlich wurden durch einen versteckten Parameter entgegen der Richtlinie genau die hierfür wesentlichen Spitzen der Verspätungen gekappt. In der Stellungnahme gibt die Bahn an, "größere Störungen" "unberücksichtigt" gelassen zu haben und spricht davon, das Verspätungsniveau lediglich "gut" abgebildet zu haben. Indem außerdem die Kappung nicht dementiert wird, erscheint der Regelverstoß eingeräumt. Im Folgepunkt bewirken optimistische Verspätungen eine Schönwettersimulation, die zusätzliche Kappung der Spitzen macht daraus eine praxisferne Schönstwettersimulation.
6. **Optimistische Verspätungsniveaus.** Die Bahn setzte im Fernverkehr und bei den S-Bahnen bei den sogenannten Einbruchverspätungen Pünktlichkeitsgrade von rund 95 % an, wo offiziell nur Durchschnittswerte um die 84 % veröffentlicht worden waren. Sie behauptet, dies entspräche der Realität und beruft sich auf intransparente Daten, die den veröffentlichten Werten widersprechen. Die enormen Pünktlichkeitswerte können somit nicht nachvollzogen werden.
7. **Simulation nur im Vergleich mit Varianten aussagefähig.** Die Richtlinie schreibt unabhängig von der Aufgabenstellung für Leistungsuntersuchungen die Betrachtung von Varianten vor. Hintergrund ist die Gefahr, dass zu viele optimistische Annahmen

ein vollkommen verfälschtes Ergebnis bewirken können. Es verfängt deshalb nicht, wenn die Bahn argumentiert, keinen Auftrag zum Vergleich etwa mit dem Kopfbahnhof erhalten zu haben.

8. **Nutzung von 100 % der Fahrzeitüberschüsse.** Die Bahn hat sämtliche Reservezeiten zum Verspätungsabbau genutzt, die Richtlinie erlaubt dies aber nur "zum Teil". Insbesondere der sogenannte Bauzuschlag, ein Erfahrungswert für typische Verzögerungen aufgrund von Baugeschehen oder Wartung darf laut Richtlinie nur zu 50 % verwendet werden. Die Bahn "bezweifelt" diesen Verstoß lediglich und argumentiert ausweichend, einen anderen Zuschlag, den sogenannten Regelzuschlag nicht zum Verspätungsabbau genutzt zu haben. Dies lässt die Richtlinie aber auch nicht zu. Korrigiert wurde dieser Fehler nur testweise in der entsprechenden "Sensitivität" (75 % Fahrzeitüberschüsse), die zu einem erheblichen Verspätungsaufbau führte und die dramatische Bedeutung dieses Fehlers zeigt. Völlig unverständlich wurde diese Korrektur bei nachfolgenden Simulationen nicht mehr weiter verfolgt.
9. **Manipulationsvorwurf.** In diesem Punkt zieht die Bahn ein Fazit und behält sich rechtliche Schritte vor. WikiReal würde die gerichtliche Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben der Richtlinie im Stresstest begrüßen.
10. **Sensitivitäten sind nicht zulässig und ohne Beweiskraft.** Zu diesem wesentlichen Punkt hat die Bahn nicht Stellung bezogen. Die sogenannten Sensitivitäten sind stichprobenartige Tests, mit lediglich 1 bis 3 Simulationsläufen, die nach der Richtlinie nicht zulässig sind. Außerdem wird lediglich die Reaktion des Systems darauf getestet, dass ein einzelner Parameter realistischer eingestellt wird. Vorgeschrieben sind 100 Simulationsläufe, d.h. 100 simulierte echte Betriebstage, unter Berücksichtigung sämtlicher Parameter mit Werten, deren Realitätsnähe einzeln geprüft ist und die der Aufgabenstellung entsprechen. Die Bahn jedoch stellt immer nur einzelne Belastungen auf ein realistisches Niveau, um bei weiteren Simulationsläufen diesen Wert wieder auf optimistisch zu stellen. Auch der nachträglich in der Stresstest-Präsentation vereinbarte "Finale Simulationslauf" ist eine solche Sensitivität und somit völlig ohne Beweiskraft.

Weitere gravierende Kritikpunkte, insbesondere auch an der Arbeit des Auditors SMA finden sich auf WikiReal.org.